

加入 WTO 对福建海运业的影响及对策——组建福建省海运集团的设想 杨锦昌
指导老师：林志扬副教授

学校编码：10384

分类号_____密级_____

学 号：X9815024

UDC _____

学 位 论 文

加入 WTO 对福建海运业的影响及对策

——组建福建省海运集团的设想

杨 锦 昌

指导教师姓名：林志扬副教授

申请学位级别：硕 士

专 业 名 称：工商管理(MBA)

论文提交日期：2000 年 10 月

论文答辩日期：2000 年 月

学位授予单位：厦 门 大 学

学位授予日期：2000 年 月

答辩委员会主席_____

评 阅 人_____

2000 年 10 月

厦门大学博硕士论文摘要库

论 文 摘 要

福建海运业作为我省地方海运企业的集合体，具有企业数量多、规模小，船舶船龄长，运力结构不合理，国内海上运输能力强以及国际竞争能力弱等特点。加入WTO对我省海运企业而言威胁多于机遇。本文通过对福建海运市场的现状及加入WTO对福建海运业的影响进行分析，结合自己十几年从事海运工作的经验，提出了加入WTO福建海运业的应对办法。全文分三章：

第一章：中国与世界贸易组织。首先，从WTO的职能及其成员的权利义务进行分析，进而明确中国加入WTO的意义。其次，根据WTO规则、我国在海运服务方面的承诺和我国海运业的现状，分析加入WTO对我国海运业的机遇和威胁。最后，通过分析美国对WTO海运服务谈判的态度，得出WTO海运服务谈判达成协议只不过是迟早而已。

第二章：加入WTO对福建海运业的影响。首先，对福建海运市场现状进行分析，得出福建海运业的优势有：运力总量已具有一定规模、国内海上运输经营能力强和占有地利等；劣势有：海运企业数量多、规模小、国际海上运输的经营能力较弱等。其次，分析加入WTO，福建海运业面临的机遇和威胁，机遇方面有：有利于船舶更新和运力调整、促使海运企业资产优化组合、促进海运企业转变经营机制和服务水平的提高、有利于国际海运市场的开拓等；威胁方面有：一大批海运企业面临倒闭、职工下岗增多、人才流失和失掉一部分大宗货源等。

第三章：福建海运业的对策。根据第一、二章的分析，提出组建海运集团和经营机制创新是福建海运业应对加入WTO的有效办

法。首先，论述组建福建省海运集团的必要性和意义，提出由福建省轮船总公司、厦门轮船总公司和官头海运总公司等三家企业共同投资成立福建省海运（集团）有限公司（简称集团公司），以集团公司为核心企业组建福建省海运集团的设想。其次，提出发挥集团效应，采用多种合作方式，使我省大部分海运企业成为集团的关系企业的设想，从而壮大集团的规模和实力；在原有分析的基础上，对集团的市场定位、资产优化提出建议。再次，通过现有企业经营机制存在问题的分析，提出集团经营机制改革的意见。最后简要论述政府如何为海运企业创造良好的外部环境。

关键词：福建海运业 加入 WTO 海运集团

前 言	1
第一章 中国与世贸组织	2
第一节 对世界贸易组织的认识	2
一、世界贸易组织	2
二、世界贸易组织的职能	3
三、世贸组织成员的权力与义务	4
第二节 中国加入世贸组织的意义和对航运业的影响	7
一、中国加入世贸组织的意义	7
二、加入 WTO 对航运业的影响	8
三、WTO 关于航运达成协议的可能性分析	15
第二章 加入 WTO 对福建海运业的影响	18
第一节 航运市场概述	18
第二节 福建海运市场现状	19
一、海运市场供给现状	19
二、福建港口现状	24
三、海运市场需求现状	25
四、骨干海运企业基本情况	30
第三节 加入 WTO 对福建海运业的影响	37
一、加入 WTO，对福建海运业的机遇	37
二、加入 WTO，福建海运业面临的威胁	38
第三章 福建海运业的对策	40
第一节 组建福建省海运集团	40
一、组建福建省海运集团的必要性	40
二、福建省海运集团的组建	

44	
	三、组建福建海运专业公司.....
47	
	四、发挥集团效应，盘活海运资产.....51
	五、集团构成.....
53	
	六、集团市场定位，船舶资产优化.....53
	第二节 建立适应市场要求的企业运行机制..... 57
	一、经营管理市场化.....
58	
	二、建立符合市场经济要求的用工制度.....59
	三、改革人事管理制度.....
60	
	四、改革分配制度.....
60	
	第三节 政府应创造有利于海运企业发展的外部环境...64
	一、政府的合理保护..... 64
	二、加强水运市场的监督和管理..... 64
	三、增强服务意识、提高服务水平..... 64
	四、积极参与福建省海运集团的组建..... 65
	结束语.....
66	
	主要参考文献.....
67	
	后记.....
69	

前 言

加入 WTO, 对中国而言是机遇和挑战并存。党的十一届三中全会以来, 中国实行一整套改革开放政策, 经济发展很快, 社会主义市场经济体制已基本建立; 所有制结构已发生重大变化, 形成了以公有制经济为主体、多种经济成分并存的格局; 企业经营自主权不断扩大, 成为名副其实的市场主体。因此加入 WTO 意味着中国的大部分企业将有更大的发展空间和更好的发展前景。但是由于改革开放的时间较短, 社会主义市场经济体制有待进一步完善, 一部分企业的综合实力还很弱, 加入 WTO 也意味着中国将更开放, 中国的企业将与具有人才优势、技术设备先进、管理水平高、资金雄厚的外国同行竞争, 面临着生存和发展的巨大压力。作为国民经济重要组成部分的中国海运业, 建国以来, 在国家从人才、资金和政策的扶持下, 现已具备一定的规模优势和较强的国际竞争能力。福建海运业作为我省地方海运企业的集合体, 五十年的发展结果是企业数量多、规模小、实力弱, 加入 WTO 将使它们面临威胁。

由于两岸较长时间处于敌对状态, 福建地处前线, 我省海运企业经营国际海运业务时间较晚, 同时财力有限, 现在国际海运船队的规模较小、经营能力较弱、服务水平较低。加入 WTO, 对中国海运业的利益主要体现在国际海上运输, 而损失主要体现在国内海上运输。福建国际海运船队这样的现状, 意味着福建海运业从加入 WTO 所能得到的利益是很有限的。与此相反, 福建海运业的国内海运船队的规模较大、经营能力较强、国内海运市场占有的份额较高, 加入 WTO 将意味着国外航商逐步进入国内市场, 我省海运业将面临着很大的威胁。本文通过对福建海运业的分析, 提出了加入 WTO 的应对办法。

由于笔者水平较低, 虽已尽力, 但仍感本文研究很肤浅, 诸多疏漏及错误之处, 恳请各位老师批评指教。

第一章 中国与世贸组织

随着 9 月 19 日美国参议院以 85：15 的绝对优势通过 PNTR，中国加入世界贸易组织的最后一个主要障碍得到清除。中国加入 WTO 就只剩下一些程序性的问题，年底加入 WTO 应当是水到渠成的事。加入 WTO 对航运会产生较大影响，本章拟就 WTO 的职能，以及对航运带来的利弊进行分析。

第一节 对世界贸易组织的认识

随着经济和科技的高速发展，国际社会意识形态之争已逐步为经济利益之争所取代。经济全球化、市场国际化是历史发展的必然，也是人类社会进步的象征。在一国内，市场主体资格、竞争规则、市场秩序等可由行政当局通过市场参与、法制建设、宣传教育等手段来确定和调整，使得各项经济活动有条不紊地进行。而对于国际经济活动要有序地开展，同样需要一个组织或一些规则进行规范和约束，由此产生了关贸总协定及其继承者——世界贸易组织。

一、世界贸易组织

第二次世界大战结束后，在美国的倡议和推动下，为了规范世界贸易新秩序，产生了“关税与贸易总协定”。关贸总协定从 1948 年 1 月 1 日起临时生效至 1996 年 1 月 1 日止，一直是缔约国（方）调整对外贸易政策和措施以及国际关系方面的重要法律准则，与国际货币基金组织、世界银行一同成为支撑世界经济体系的三大支柱之一。

1948 年至 1994 年，关贸总协定共举行了 8 个回合的多边贸易谈判，在促进国际贸易发展，推动世界经济增长方面发挥了积极作用。但是，由于关贸总协定本身的局限性，即：它仅是根据《关贸总协定临时适用议定书》生效的临时协议，并不是正式生效的国际公约，没有组织基础，缺乏协调力度；其规则范围较窄，仅限于货物贸易；争端解决机制不健全等。

已不能满足当代改善国际贸易环境的要求。在关贸总协定第 8 轮谈判即乌拉圭回合谈判（1986 年 9 月至 1994 年 4 月）结束时，125 个参加方签署了《建立世界贸易组织协议》，同意建立世界贸易组织。世界贸易组织于 1995 年 1 月 1 日正式成立，取代运行了 47 年的关贸总协定。

世界贸易组织有两层意思：首先世贸组织是具有国际法人资格的永久性国际组织。它是根据《维也纳条约法公约》正式批准生效成立的国际组织，具有独立的国际法人资格；同时也是一个常设性、永久性存在的国际组织。其次世贸组织是一系列规则、协议、协定的总和。

二、世界贸易组织的职能

世界贸易组织的目标是建立一个完整的、更具活力的和多边贸易体系，以巩固关贸总协定为贸易自由化所作的努力和乌拉圭回合多边贸易谈判的所有成果。为实现上述目标，世界贸易组织采用：通过在互惠互利原则基础上的谈判，以协议、协定等形式，建立新的国际贸易秩序，导致关税和其他贸易壁垒的大量减少和国际贸易关系中歧视性待遇的取消。为此，世界贸易组织具有以下主要职能：

第一，促进和监督《建立世界贸易组织协议》和原关贸总协定以及乌拉圭回合达成的一系列多边贸易协议、协定的执行。世界贸易组织的协议、协定包括约 29 个独立的法律文件，其范围涉及从农业到纺织品与服装，从服务贸易到政府采购，从原产地规则到知识产权保护等各个方面。除独立的协议和协定外，还包括了 20 多个的部长宣言、决定和谅解。这些构成了世界贸易组织成员的义务承诺，是通过谈判形成的“游戏规则”。世贸组织的职能之一，就是促进和监督上述多边贸易协议、协定的执行。

第二，为成员方提供谈判的场所。关贸总协定在其有效期内，共主持 8 次的阶段性谈判。签署了一系列多边贸易协定和协议，根据《建立世界贸易组织协议》，世贸组织结束关贸总协定主持阶段性谈判的惯例，为成员方持续谈判提供场所。乌拉圭回合最后文件包括了今后继续谈判的日程。可以预见，世贸组织谈判将产生新的多边贸易协定和协议，形成新的“游戏规则”。

第三，调解和处理国际贸易争端。世贸组织成立以来，其“贸易争端解决机构”在调解和处理国际贸易争端方面发挥了重要的“仲裁员”作用。至1998年，世贸组织受理了61件贸易争端诉讼案件，这几乎是其前身关贸总协定处理贸易争端量的三分之一。

第四，管理贸易政策的评审机制。世贸组织在贸易政策评审机制方面发挥了重要作用。至1998年，对其发达国家成员进行了18次贸易政策评审，评审范围涉及乌拉圭回合协议所涉及到的服务贸易、知识产权和投资等方面。

三、世贸组织成员的权利与义务

1、成员资格的取得。世贸组织向所有的国家和地区开放。但要成为世贸组织的成员，须具备一定条件，且有创始成员与一般成员之分。创始成员是指世界贸易组织协定生效时已是1947年关贸总协定的缔约方，并接受了世界贸易组织协定，多边贸易协定，且其货物、服务减让表及承诺表已作为《1994年关贸总协定》、《服务贸易总协定》的重要附件。一般成员是指任何国家或有充分自主权的单独关税区，在与世界贸易组织谈判并达成协议的情况下，获2/3多数成员方通过，自批准其加入议定书后30日起取得的成员资格。

2、世贸组织成员所享有的权利。第一，任何缔约方可在产品和服务及知识产权在所有成员中享受无条件、多边、永久和稳定的最惠国待遇以及国民待遇。所谓无条件的最惠国待遇是指缔约一方现在或将来给予任何第三方的一切优惠，豁免或特权应立即无条件地、自动地适应于缔约对方，其目的是使来自不同国家和地区的进口产品在一个成员方的市场上处于同等的竞争地位。所谓国民待遇是指一个成员国家给予在其境内的外国公民、企业和商船民事权利方面与其国内公民、企业、商船一样享有同等的待遇。它的目的是使进口产品在一个成员方境内市场上与其境内产品处于同等的竞争地位。

第二，享受其他世贸组织成员开放或扩大货物、服务市场准入的利益。

第三，利用世贸组织争端解决机制，公平、客观、合理地解决与其他

国家的经贸摩擦，营造良好的经贸发展环境。

第四，参加多边贸易体制的活动，获得经贸规则的决策权。

第五，享受世贸组织成员利用各项规则，采取例外、保证措施等促进本国经贸发展的权利。

对于发展中国家还可享受对大多数发达国家出口的工业品及半制成品享受普惠制待遇和对发展中国家成员的大多数优惠或过渡期安排等权利。

3、世贸组织成员要履行的义务。

第一，在货物、服务、知识产权等方面，依世贸组织规定，给予其他成员最惠国待遇和国民待遇。

第二，依世贸组织相关协议规定，扩大货物、服务的市场准入程度。

第三，按《知识产权协定》规定进一步规范知识产权保护。

第四，按争端解决机制与其他成员公正地解决贸易摩擦，不许搞单边报复。

第五，增加贸易政策、法规的透明度。

作为世贸组织的成员，其享有的权利和应履行的义务是对等的，即权利与义务相平衡。不存在只享受权利，不履行义务的特殊成员，同时也不存在不享受权利，而履行义务的特殊成员。

由于上述原因，WTO 对全球经济的增长具有重大影响，世界各国都力争加入世界贸易组织，以促进本国经济的增长。如表 1-1、表 1-2 所示，WTO 的前身 GATT 的各轮谈判给全球经济所带来的经济利益，因而全球各国非常重视该组织。

表 1-1 WTO 近五年入会统计

时 间	入会国家统计	主要国家
1995 年	112	美国、欧盟、日本、香港、南韩、加拿大、以色列
1996 年	16	安哥拉、保加利亚、斐济、厄瓜多尔、赞比亚、海地、所罗门群岛等。
1997 年	4	蒙古、巴拿马、刚果民主共和国、刚果人民共和国。
1998 年	1	吉尔吉斯
1999 年	2	拉托维亚、爱沙尼亚
合计	135	

资料来源：《航务周刊》2000 年第四期

表 1-2 GATT 到 WTO 各回合谈判重要统计

年代	回合谈判	谈判所达成共识	参与国家	全球贸易 (亿美元)
1947	第一轮	45000 项关税率调降	23	500
1949	第二轮	5000 项关税率调降	29	
1950-1 951	第三轮	3000 项关税率调降	32	
1955-1 956	第四轮	3000 多项关税率调降	33	
1960-1 961	狄龙回合	4000 项关税率调降	39	
1964-1 967	肯尼迪回合	平均关税税率减 35%， 讨论签定反倾销协定	46	
1973-1	东京回合	九大工业国平均关税	102	21180

1979		率调降 34% 签定反倾销协定、非关税措施的各项规定		《1977》
1986-1994	乌拉圭回合	农工产品关税继续大幅调降，知识产权、服务业开放达成共识	125	41500 《1986》
2000-	西雅图回合	关税调降、投资政策、环保	145	109901 《1998》

资料来源：《世界海运》2000 年第四期

第二节 中国加入世贸组织的意义和对航运业的影响

我国是 1947 年日内瓦回合中 GATT 的 23 个创始国之一，后由于政治原因退出该组织，1986 年乌拉圭回合开始我国重新提出申请加入该组织，至今已经有 14 年的历史。中国加入 WTO 会给中国带来如下影响。

一、中国加入世贸组织的意义

1、中国加入世贸组织是强国富民的明智选择。闭关锁国使中国积弱，使百姓贫穷，这是中国近代历史的教训，也是十一届三中全会之前党领导人民搞建设的正反方面的经验和教训总结。正如邓小平同志所说的：“一个国家要取得真正的政治独立，必须努力摆脱贫困。而要摆脱贫困，在经济政策和对外政策上都要立足自己的实际，不要给自己设置障碍，不要孤立于世界之外。根据中国的经验，把自己孤立于世界之外是不利的。要得到发展，必须坚持对外开放、对内改革，包括上层建筑领域的政治体制改革。中国执行开放政策是正确的，得到很大的好处。如果说有什么不足之处，就是开放得还不够。我们要继续开放，更加开放。”

2、加入世贸组织是中国对外开放的客观要求。世界经济的发展向人们揭示，生产国际化、国际分工是人类社会生产力发展的必然结果。生产的国际化和国际分工的发展，使各国在经济发展中相互依赖性加强，表现

出世界经济贸易关系的迅速发展。中国实行对外开放政策，就是为了积极参加国际分工和国际交换，优化资源配置，加速建设进程。对外开放不仅要求中国扩大对外贸易，还要求中国全面参与国际经济事务，促使中国经济与世界经济相融通。1980年，中国已先后恢复了在国际货币基金组织和世界银行的地位。世贸组织、国际货币基金组织和世界银行在协调国际经济政策方面关系非常密切，为了更好地开放，中国应该加入世界经贸组织。

3、加入世贸组织是建立社会主义市场经济体制的需要。中国经济体制改革的目标是建立社会主义市场经济体制。市场经济，就是通过市场机制的作用来配置社会资源的一种经济形式。它通过市场主体在市场上进行的相互联系、相互作用的经济活动所形成的价格、利率、竞争、供求、风险等方面的联系和制约达到对资源的最佳配置。市场机制是价值规律发生作用的形式。市场经济体制符合世界贸易的基本原则，也易于同多边贸易体制接轨。

4、有利于反对歧视，争取平等竞争。目前世界上贸易保护主义甚为严重，贸易壁垒多种多样。在中国被排斥在世贸组织之外的情况之下，与各国订立的双边协定没有无条件的最惠国待遇和发展中国家特殊待遇的保障，中国的出口成为各种歧视性贸易措施的目标。诸如歧视性数量限制，选择性保障条款等，严重地影响了中国最有效地利用世界各国资源的可能性，从而使中国对进口和利用外资的需求，只能约束在现有出口收入的范围内。中国进入世贸组织，可使中国80%的贸易额纳入享受非歧视待遇的范围，有利于进行公平的国际竞争和处于较为稳定的国际经济环境。

二、加入 WTO 对航运业的影响

航运贸易作为一个单独的议题，没有纳入《服务贸易总协定》，这是因为各国对航运的态度存在较大分歧所导致的。本节拟阐述海运谈判的过程并分析未来 WTO 达成航运协议的可能性。

1、WTO 中的海运谈判经历

WTO 海运谈判自1991年下半年开始进入实质性阶段。谈判是按照 WTO 的有关规定，通过多边、双边结合的形式进行的。乌拉圭回合谈判期间，

各国对海运业的概念、分类以及谈判的具体内容、方式等问题基本上达成共识。海运业的谈判集中在国际海上运输、海运辅助服务和港口服务三个方面，其中国际海上运输包括班轮和非班轮市场，海运辅助服务包括船代、货代、装卸、仓储、集装箱堆场和结关六项业务；港口服务指船舶的靠泊、货物装卸、供油、供水、引航等通常发生在港口的与船舶有关的服务。

乌拉圭回合谈判期间，约有 50 多个国家参加了海运谈判。不同国家集团对海运谈判都表现出了极大的重视，但对谈判结果的期望值却各不相同，北欧、欧盟、日本、加拿大等极力要求达到高水平的自由化，非洲国家则坚持《联合国班轮公会行动守则公约》规定的货载分配原则，而美国的态度较为消极。在谈判尾声阶段，海运成为欧盟与美国之间的一项重要谈判内容，但由于双方在农产品、音像产品等其它议题上的分歧，以及美国在开放海运市场方面的实际困难等综合原因，致使双方没有对海运开放问题达成一致意见。最后只有 32 个国家（大多数为发展中国家）对海运作出了承诺，而欧盟、美国及大多数 OECD 国家均撤回和削减了初步开价。1994 年 4 月举行的结束乌拉圭回合谈判的部长级会议决定设立海运谈判组，继续进行海运谈判，并在 1996 年 6 月底以前结束。

海运谈判组自 1994 年 5 月以来共进行了 16 次会议并穿插进行了双边市场准入谈判，但由于美国不愿意作出实质性开放承诺而导致谈判失败。1995 年 1 月 1 日 WTO 成立后，WTO 服务贸易理事会据此作出了暂停海运谈判的决定。

2、我国在海运谈判中的立场

我国在乌拉圭回合谈判期间积极参加了海运谈判，并且是我国服务贸易谈判中为数极少的具有向它国要价实力的部门之一。当时我海运对外要价主要包括：取消货载保留措施，开放海员劳务市场，取消对公有制企业的歧视性做法等。同时，十多个国家向我提出了要价，由于我在 91 年与美国签署备忘录，允许美国船公司设立独资船务公司，所以这些国家的要价内容主要是要求我按最惠国待遇原则处理外商设立独资船务公司问题。

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士学位论文摘要库